

15.4.2004

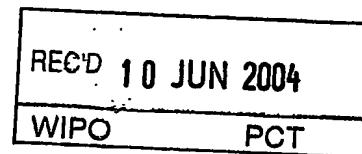
日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

JP04/05399

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日
Date of Application: 2003年 4月18日



出願番号
Application Number: 特願2003-114093

[ST. 10/C]: [JP2003-114093]

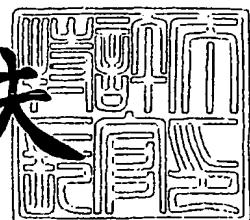
出願人
Applicant(s): 株式会社ケーピン

PRIORITY DOCUMENT
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH
RULE 17.1(a) OR (b)

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

2004年 5月27日

今井康夫



【書類名】 特許願
【整理番号】 J11238A1
【提出日】 平成15年 4月18日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 F02M 51/00
F02M 35/104
【発明の名称】 内燃機関の吸気装置
【請求項の数】 4
【発明者】
【住所又は居所】 栃木県塩谷郡高根沢町宝積寺字サギノヤ東2021番地
8 株式会社ケーヒン栃木開発センター内
【氏名】 服部 昌吾
【特許出願人】
【識別番号】 000141901
【氏名又は名称】 株式会社ケーヒン
【代理人】
【識別番号】 100064908
【弁理士】
【氏名又は名称】 志賀 正武
【選任した代理人】
【識別番号】 100108578
【弁理士】
【氏名又は名称】 高橋 詔男
【選任した代理人】
【識別番号】 100101465
【弁理士】
【氏名又は名称】 青山 正和

【選任した代理人】

【識別番号】 100094400

【弁理士】

【氏名又は名称】 鈴木 三義

【選任した代理人】

【識別番号】 100107836

【弁理士】

【氏名又は名称】 西 和哉

【選任した代理人】

【識別番号】 100108453

【弁理士】

【氏名又は名称】 村山 靖彦

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 008707

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9714698

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 内燃機関の吸気装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 内燃機関に接続される複数の分岐管とスロットルボディが接続される集合管とを有する吸気マニホールドを備え、前記スロットルボディの絞り弁により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの各分岐管に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサを設けたことを特徴とする内燃機関の吸気装置。

【請求項 2】 内燃機関に接続される複数の分岐管とスロットルボディが接続される集合管とを有する吸気マニホールドを備え、前記スロットルボディの絞り弁により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの一部の分岐管に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサを設けたことを特徴とする内燃機関の吸気装置。

【請求項 3】 前記吸気マニホールドの集合管にも前記空気流量センサを設けたことを特徴とする請求項 2 に記載の内燃機関の吸気装置。

【請求項 4】 内燃機関に接続される複数の分岐管とスロットルボディが接続される集合管とを有する吸気マニホールドを備え、前記スロットルボディの絞り弁により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの集合管の分岐管側端部に分岐管側に向かって延びる延長部を設け、この延長部に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサを設けたことを特徴とする内燃機関の吸気装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、燃料噴射式内燃機関の吸気装置に関し、特に空気流量センサの配置に関する。

【0002】**【従来の技術】**

近年、車両等に用いられる内燃機関は燃料噴射式であることが一般的になりつつある。このような内燃機関の中には、吸気マニホールドの上流側にスロットルバルブ（絞り弁）が設けられ、このスロットルバルブの下流側に燃料噴射弁及び空気流量センサが設けられるものがある（例えば、特許文献1参照。）。空気流量センサが出力する吸気量信号は制御回路に入力され、内燃機関の運転状態に応じた燃料噴射量が演算される。そして、演算された燃料噴射量に基づく燃料噴射量信号が制御回路から出力されて前記燃料噴射弁の作動制御が行われる。

【0003】**【特許文献1】**

特公平4-15388号公報

【0004】**【発明が解決しようとする課題】**

ところで、前記内燃機関の燃料効率や応答性を向上させるためには、吸気量（内燃機関に吸入される空気量）をその都度検出しこの吸気量を基に最適な燃料噴射を行うことが望ましいが、上記従来の構成では、吸気マニホールドの内部が負圧状態になっている場合には空気流量センサは内燃機関に吸入される空気と吸気マニホールド内を満たすための空気とが加わった空気流量を測定してしまうことから、特にスロットルバルブの開き始めには最適な燃料噴射が行われないという欠点があった。

この発明は上記事情に鑑みてなされたもので、スロットルバルブの開き始めでも吸気量を精度良く測定して最適な燃料噴射を可能とする内燃機関の吸気装置を提供する。

【0005】**【課題を解決するための手段】**

上記課題の解決手段として、請求項1に記載した発明は、内燃機関（例えば実施の形態におけるエンジン1）に接続される複数の分岐管（例えば実施の形態における分岐管7）とスロットルボディ（例えば実施の形態におけるスロットルボ

ディ10)が接続される集合管(例えば実施の形態における集合管8)とを有する吸気マニホールド(例えば実施の形態における吸気マニホールド6)を備え、前記スロットルボディの絞り弁(例えば実施の形態におけるスロットルバルブ9)により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの各分岐管に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサ(例えば実施の形態におけるエアフローメータ28)を設けたことを特徴とする。

【0006】

この内燃機関の吸気装置によれば、内燃機関の運転状態において、絞り弁の開き始めには、吸気マニホールド内は内燃機関の吸気負圧により負圧状態となっているが、内燃機関内に吸入される空気は吸気マニホールドの下流側である各分岐管にそれぞれ配置された空気流量センサにより測定されるため、吸気マニホールド内を満たす空気を除いて内燃機関内に吸入される空気量のみを気筒毎に直接測定することが可能となる。

また、空気流量センサが検出する吸気の立ち上がりに基づき、各気筒に正確なタイミングで燃料を噴射するよう制御することが可能となる。

さらに、空気流量センサが検出する吸気の立ち下がりを内燃機関内への吸気が終了したものとみなすように設定することで、吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量を測定することが可能となる。

【0007】

請求項2に記載した発明は、内燃機関(例えば実施の形態におけるエンジン1)に接続される複数の分岐管(例えば実施の形態における分岐管7)とスロットルボディ(例えば実施の形態におけるスロットルボディ10)が接続される集合管(例えば実施の形態における集合管8)とを有する吸気マニホールド(例えば実施の形態における吸気マニホールド6)を備え、前記スロットルボディの絞り弁(例えば実施の形態におけるスロットルバルブ9)により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの一部の分岐管に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサ(例えば実施の形態におけるエアフローメ

ータ28)を設けたことを特徴とする。

【0008】

この内燃機関の吸気装置によれば、内燃機関の運転状態において、絞り弁の開き始めには、空気流量センサ敷設気筒では、吸気マニホールド内を満たす空気を除いて内燃機関内に吸入される空気量のみを直接測定することができる。また、空気流量センサ敷設気筒以外の気筒では、クランクシャフトやカムシャフト等の回転角度を検出する回転角度センサを併用しながら吸気量を推測することができる。なお、一部の分岐管とは一本以上全本数未満の分岐管を指す。

また、空気流量センサが検出する吸気の立ち上がりに基づき空気流量センサ敷設気筒に正確なタイミングで燃料噴射を行うことができると共に、この燃料噴射タイミングに基づき空気流量センサ敷設気筒以外の気筒でも空気流量センサ敷設気筒と同等の正確なタイミングでの燃料噴射が可能である。

さらに、空気流量センサが検出する吸気の立ち下がりを内燃機関内への吸気が終了したものとみなすように設定することで、吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量を測定することができると共に、この測定情報に基づき空気流量センサ敷設気筒以外の気筒でも空気流量センサ敷設気筒と同等に精度良く推測することができる。

【0009】

請求項3に記載した発明は、請求項2に記載の内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの集合管にも前記空気流量センサを設けたことを特徴とする。

【0010】

この内燃機関の吸気装置によれば、分岐管に空気流量センサを備える空気流量センサ敷設気筒では、吸気マニホールド内を満たす空気を除いて内燃機関内に吸入される空気量のみを直接測定することができる。また、空気流量センサ敷設気筒以外の気筒では、集合管に設けられた空気流量センサが測定した総吸気量から空気流量センサ敷設気筒の吸気量を減算する等の処理を行い、かつクランクシャフトやカムシャフト等の回転角度を検出する回転角度センサを併用しながら吸気量をより正確に推測することができる。

【0011】

請求項4に記載した発明は、内燃機関（例えば実施の形態におけるエンジン1）に接続される複数の分岐管（例えば実施の形態における分岐管7）とスロットルボディ（例えば実施の形態におけるスロットルボディ10）が接続される集合管（例えば実施の形態における集合管8）とを有する吸気マニホールド（例えば実施の形態における吸気マニホールド6）を備え、前記スロットルボディの絞り弁（例えば実施の形態におけるスロットルバルブ9）により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、前記吸気マニホールドの集合管の分岐管側端部に分岐管側に向かって延びる延長部（例えば実施の形態における延長部8'）を設け、この延長部に前記内燃機関に吸入される空気量を検出する空気流量センサ（例えば実施の形態におけるエアフローメータ28）を設けたことを特徴とする。

【0012】

この内燃機関の吸気装置によれば、内燃機関の運転状態において、絞り弁の開き始めには、空気流量センサが各分岐管に近づいて配置されることから、内燃機関内に吸入される空気流の検出感度が高まっており、したがって各気筒の吸気の立ち上がり及び吸気の立ち下がりを捕らえることができる。そして、空気流量センサが検出する吸気の立ち上がりに基づき、各気筒に正確なタイミングで燃料を噴射するよう制御することが可能となる。また、空気流量センサが検出する吸気の立ち下がりを内燃機関内への吸気が終了したものとみなすように設定することで、吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量を測定することが可能となる。

【0013】

【発明の実施の形態】

以下、この発明の実施の形態を図面に基づいて説明する。

図1に示すように、エンジン（内燃機関）1はエンジン本体2のシリンダ3内でピストン4が往復直線運動を行うレシプロエンジンであり、ピストン4が往復しシリンダ3内の容積を変化させることで吸気、圧縮、燃焼（膨張）、排気の各行程を繰り返すものである。

また、エンジン1は複数（この実施の形態においては四つ）のシリンドラ3を有する多気筒エンジンであり、エンジン本体2の各吸気ポート5の外部側開口には吸気マニホールド6の下流側である複数の分岐管7（図2参照）がそれぞれ接続されると共に、吸気マニホールド6の上流側である集合管8にはエンジン1に吸入される空気量（吸気量）の調整を行うスロットルバルブ（絞り弁）9を有するスロットルボディ10が接続される。スロットルボディ10の上流側にはエアクリーナ11及び吸気ダクト12からなる吸気通路13が接続される。

【0014】

エンジン本体2には吸気ポート5内に電磁式の燃料噴射弁を臨ませるインジェクタ（燃焼噴射装置）14が気筒毎に設けられ、インジェクタ14の作動により吸気ポート5内の空気流に所定量の燃料が噴射される。各インジェクタ14には燃料タンク15内から燃料ポンプ16で汲み出されレギュレータ17で調圧された燃料が供給される。

また、エンジン本体2には吸気ポート5の燃焼室側開口を開閉させる吸気バルブ18、排気ポート19の燃焼室側開口を開閉させる排気バルブ20、及び点火電極部を燃焼室内に臨ませる点火プラグ21がそれぞれ気筒毎に設けられる。点火プラグ21の点火は点火回路22に蓄積された高エネルギーを利用して行われ、各吸気バルブ18及び排気バルブ20の開閉動作は不図示のカムシャフトにより行われる。なお、各排気ポート19の外部側開口には排気マニホールド23が接続される。

【0015】

各ピストン4はコンロッド24を介してクランクシャフト25のクランクピンに連結される。

そして、エンジン1の運転状態において、スロットルバルブ9が開くことでピストン4の往復に伴う吸入負圧により吸気通路13から外気（空気）が吸引され、吸気マニホールド6を介して吸気行程にある気筒の吸気ポート5へ導かれる。この空気流がインジェクタ14から噴射される燃料と共に混合気となって吸気行程にある気筒のシリンドラ3内に吸入される。このとき、インジェクタ14から噴射される燃料の量はシリンドラ3内に吸入される空気量に応じて調整される。そし

て、シリンダ3内に吸入された混合気を燃焼させて得た燃焼エネルギーにより、ピストン4がシリンダ3内で往復直線運動を行うと共にクランクシャフト25を回転駆動させることとなる。

【0016】

エンジン1の運転状態における燃料噴射量、燃料噴射タイミング、及び混合気への点火タイミングの制御は制御装置26により行われる。この制御装置26は所謂ECU (E l e t r o n i c C o n t r o l U n i t) であり、CPU (C e n t r a l P r o c e s s i n g U n i t) やROM (R e a d O n l y M e m o r y) 等を有し、バッテリ27からの電力供給を受けて作動する。この制御装置26が、エンジン1に吸入される空気量を質量流量として検出可能なエアフローメータ（空気流量センサ）28からの出力電流等を入力データとして所定の処理を行い、各部に指令信号を出力する。

【0017】

ここで、この実施の形態に好適なエアフローメータ28としては、シリコン基板にプラチナ薄膜を蒸着し、このプラチナ薄膜の温度を一定に保つように通電するセンサがあげられる。プラチナ薄膜の周囲を通流する空気の質量が増加するとプラチナ薄膜の温度が下がるので、エアフローメータ28は温度を一定に保つようにプラチナ薄膜に通電する電流を増加させる。一方、プラチナ薄膜の周囲を通流する空気の質量が減少するとプラチナ薄膜の温度が上るので、エアフローメータ28はプラチナ薄膜に通電する電流を減少させる。このように、プラチナ薄膜の周囲を通流する空気の質量の増減に比例して電流値が増減するので、この電流値をモニタすることで空気流量を測定することができる。

【0018】

図2に示すように、吸気マニホールド6は一本の集合管8とエンジンの各気筒に対応する複数（この実施の形態においては四本）の分岐管7とを有し、集合管8から導入された空気が各分岐管7を介してエンジン1の各気筒に振り分けられる。つまり、吸気マニホールド6の空気流の上流側に集合管8が、下流側に複数の分岐管7が各々配置される。

そして、吸気マニホールド6の各分岐管7には、エアフローメータ28がそれ

ぞれ設けられる（第一の実施の形態）。これにより、エアフローメータ28が吸気マニホールド6の空気流の下流位置であって各気筒の吸気ポート5の直前にそれぞれ配置されることとなる。

【0019】

次に、作用について説明する。

まず、エンジン1の運転状態において、スロットルバルブ9が開くと、吸気行程にある気筒の吸入負圧により、吸気通路13から外気が吸引され、吸気マニホールド6を介して吸気行程にある気筒の吸気ポート5へ導かれる。この空気が吸気ポート5内でインジェクタ14から噴射された燃料と混合され混合気となってシリンダ3内に吸入される。

【0020】

ここで、スロットルバルブ9が閉じた状態ではその下流側である吸気マニホールド6内は各気筒の吸入負圧により負圧状態となっており、したがってスロットルバルブ9の開け始めには吸気通路13からはシリンダ3内に吸入される空気と共に吸気マニホールド6内を満たす（大気圧に戻す）ための空気が吸引されることとなる。このとき、この実施の形態においてはエアフローメータ28が吸気マニホールド6の下流側である各分岐管7にそれぞれ配置されているため、吸気マニホールド6内を満たす空気を除いてシリンダ3内に吸入される空気量のみを気筒毎に直接測定することが可能となる。

【0021】

また、各エアフローメータ28が検出する吸気の立ち上がりに基づき、各気筒に正確なタイミングで燃料を噴射するよう制御することが可能となる。ここで、吸気の立ち上がりとは、吸気バルブ18が開いた時点から時間の経過と共に増加する吸気量が吸気量上昇所定値（例えば吸気マニホールド6内の空気の脈動と、過少流、具体的にはスロットルバルブ9がわずかに開いている状態でエンジン1の吸気バルブ18が開いて発生した負圧が吸気バルブ18が閉じても残っているために流入する空気のわずかな流れの範囲を超える値）に達したときをいう。

【0022】

さらに、吸気バルブ18が閉じ始めると、前記吸気量上昇所定値を越えて増加

していた吸気量が減少に転じる。ここで、各エアフローメータ28が検出する吸気量が前記吸気量上昇所定値よりも大きい値に設定されている吸気量下降所定値を下回ったときを吸気の立ち下がりとすると、この吸気の立ち下がりをシリンダ3内への吸気が終了したものとみなすように設定することも可能である。これにより、気筒毎に吸気の立ち上がりから吸気の立ち下がりまで、つまり吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの間の吸気量を測定することが可能となる。

【0023】

上記実施の形態によれば、スロットルバルブ9の開け始めであってもシリンダ3内に吸入される空気のみを気筒毎に直接測定することが可能であるため、吸気量の検出精度が高まり、燃料噴射量の最適化を図ることができる。そして、混合気の燃焼効率を高め、エンジン1の応答性及び燃費を向上させることができる。

また、各エアフローメータ28が検出する吸気の立ち上がりに基づき各気筒の燃料噴射タイミングが制御されることで、燃料噴射タイミングを制御するために従来用いられていたクランクシャフト25又はカムシャフトの回転角度を検出する回転角度センサを廃することができ、部品点数及びコストの削減を図ることができる。

さらに、吸気バルブ18が開いた時点から吸気バルブ18が閉じて吸気が終了する直前までの間の吸気量の測定とその吸気量に応じた燃焼噴射とをエンジン1の一サイクル内で行うことができ、リアルタイムに燃料噴射量の最適化を図ることができる。

【0024】

次に、この発明の第二の実施の形態について、図1を援用し図3に基づいて説明する。

図3に示すように、この実施の形態における内燃機関の吸気装置では、吸気マニホールド6の一部（この実施の形態では一本）の分岐管7にエアフローメータ28が設けられている。

【0025】

この実施の形態の作用について説明すると、まず、エンジン1の運転状態にお

いて、スロットルバルブ9が開くと、吸気ポート5へ導かれた空気がインジェクタ14から噴射された燃料と混合され混合気となってシリンダ3内に吸入されるが、このとき、エアフローメータ28が配置された分岐管7が接続される気筒（以下、エアフローメータ敷設気筒という）においては、吸気マニホールド6内を満たす空気を除いてシリンダ3内に吸入される空気量のみを直接測定することができる。また、エアフローメータ敷設気筒以外の気筒においては、クランクシャフト25又はカムシャフトの回転角度を検出する周知の回転角度センサを併用し、かつエアフローメータ敷設気筒での逆流成分を捕らえることで吸気量を精度良く推測することができる。

【0026】

また、エアフローメータ28が検出する吸気の立ち上がりに基づきエアフローメータ敷設気筒に正確なタイミングで燃料噴射を行うことが可能となると共に、この燃料噴射タイミングに基づき、クランクシャフト25又はカムシャフトの回転角度センサからの角度検出情報も加味されてエアフローメータ敷設気筒以外の気筒においてもエアフローメータ敷設気筒と同等の正確なタイミングでの燃料噴射が可能となる。

さらに、エアフローメータ28が検出する吸気の立ち下がりをシリンダ3内への吸気が終了したものとみなすように設定することで、吸気バルブ18が開いた時点から吸気バルブ18が閉じて吸気が終了する直前までの間の吸気量を測定することができると共に、この測定情報に基づきエアフローメータ敷設気筒以外の気筒でも空気流量センサ敷設気筒と同等に精度良く吸気量を推測することができる。

【0027】

上記第二の実施の形態によれば、スロットルバルブ9の開け始めであっても各気筒の吸気量が精度良く測定又は推測されるため、全ての分岐管7に各々エアフローメータ28を配置した場合と比較して大幅なコストダウンを図りつつ燃料噴射量の最適化を図ることができる。そして、混合気の燃焼効率を高め、エンジン1の応答性及び燃費を向上させることができる。

また、各エアフローメータ28とクランクシャフト25又はカムシャフトの周

知の回転角度センサとを併用することで、各気筒に正確なタイミングで燃料噴射を行うことが可能となると共に、吸気が開始された時点から吸気が終了する直前までの吸気量を測定又は推測することで、リアルタイムに燃料噴射量の最適化を行うことが可能となる。

なお、上記第二の実施の形態では、一本の分岐管7のみにエアフローメータ28を設けたが、例えば位相の異なる気筒毎にエアフローメータ28を設ける等、全本数未満の分岐管7にエアフローメータ28を設けるようにしても同等の作用効果が得られる。

【0028】

次に、この発明の第三の実施の形態について、図1を援用し図4に基づいて説明する。

図4に示すように、この実施の形態における内燃機関の吸気装置では、吸気マニホールド6の一部（この実施の形態では一本）の分岐管7にエアフローメータ28が設けられると共に、吸気マニホールド6の集合管8にも別途エアフローメータ28が設けられている。集合管8に設けられるエアフローメータ28はスロットルバルブ9の上流側に配置され、集合管8を通過する総吸気量を測定可能である。

【0029】

この実施の形態の作用について説明すると、エアフローメータ敷設気筒においては、吸気マニホールド6内を満たす空気を除いてシリンダ3内に吸入される空気量のみを直接測定することが可能となる。また、エアフローメータ敷設気筒以外の気筒においては、集合管8に設けたエアフローメータ28が測定した総吸気量からエアフローメータ敷設気筒の吸気量を減算する等の処理を行い、かつクラシクシャフト25又はカムシャフトの回転角度センサからの角度情報を加味して、各気筒に正確な噴射タイミングで燃料を噴射するよう制御し、より一層精度良く吸気量を測定することができる。

【0030】

上記第三の実施の形態によれば、集合管8にも接合するスロットルボディ10の上流にエアフローメータ28を設けたことで、エアフローメータ敷設気筒以外

の気筒の吸気量をより一層精度良く推測することができる。

なお、上記第三の実施の形態において、集合管8に配置されるエアフローメータ28をスロットルバルブ9よりも下流側に配置するようにしてもよい。特に、エアフローメータ28をスロットルボディ10に設置すればセッティング工数を削減することができる。

【0031】

次に、この発明の第四の実施の形態について、図1を援用し図5に基づいて説明する。

図5に示すように、この実施の形態における内燃機関の吸気装置では、吸気マニホールド6の集合管8の下流側端部、つまり分岐管7側端部に、分岐管7側に向かって延びる延長部8'を設け、この延長部8'にエアフローメータ28を設けたものである。これにより、エアフローメータ28が各分岐管7に近づいて配置されることとなる。

【0032】

この実施の形態の作用について説明すると、まず、エンジン1の運転状態において、スロットルバルブ9が開くと、吸気ポート5へ導かれた空気がインジェクタ14から噴射された燃料と混合され混合気となってシリンダ3内に吸入されるが、このとき、エアフローメータ28が各分岐管7に近づいて配置されることで、シリンダ3内に吸入される空気流の検出感度が高まり、吸気の立ち上がり及び立ち下がりを捕らえることができる。そして、エアフローメータ28が検出する立ち上がりに基づき、各気筒に正確なタイミングで燃料を噴射するよう制御することが可能となる。また、エアフローメータ28が検出する立ち下がりをエンジン1内への吸気が終了したものとみなすように設定することで、吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの間の吸気量を測定することが可能となる。

【0033】

上記第四の実施の形態によれば、エアフローメータ28を一つとすることで大幅なコストダウンを図りつつ各気筒への吸気の立ち上がり及び立ち下がりを捕らえる。本実施の形態では、第二の実施の形態と同様にクランクシャフト25又はカムシャフトの回転角度センサからの角度情報を加味して各気筒に正確な噴射タ

タイミングで燃焼を噴射するよう制御することで、エアフローメータ28が検出する立ち上がりに基づき各気筒に正確なタイミングで燃料を噴射することができると共に、吸気の立ち下がりに基づき各気筒の吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量を測定することでリアルタイムに燃料噴射量の最適化を行うことができる。したがって、混合気の燃焼効率を高め、エンジン1の応答性及び燃費を向上させることができる。

なお、上記第四の実施の形態において、延長部8'は吸気マニホールド6と一体でも別体であってもよい。

【0034】

なお、この発明は上記各実施の形態に限られるものではなく、例えば、エアフローメータ28はシリコン基板にプラチナ薄膜を蒸着したものとしたが、吸入される空気流量を検出可能な空気流量センサであれば他のものであってもよい。

また、適用される内燃機関は直列四気筒エンジンに限定されるものではなく、かつ単気筒エンジンであっても応用することが可能である。さらに、吸気ポート5に燃料を噴射するポート噴射エンジンではなく、燃料室に燃料を噴射する直噴エンジンに適用することも可能であり、この場合、吸気バルブ18が開いた時点から吸気バルブ18が閉じて吸気が終了するまでの吸気量を測定し、この吸気量に応じてリアルタイムに、かつより一層正確に燃料噴射量の最適化を図ることができる。

【0035】

【発明の効果】

以上説明してきたように、請求項1に記載した発明によれば、絞り弁の開き始めであっても内燃機関内に吸入される空気量のみを気筒毎に直接測定することができるため、吸気量の検出精度が高まり、燃料噴射量の最適化を図ることができる。そして、混合気の燃焼効率を高め、内燃機関の応答性及び燃費を向上させることができる。

また、空気流量センサが検出する吸気の立ち上がりに基づき各気筒の燃料噴射タイミングが制御されるため、燃料噴射タイミングを制御するために従来用いられていたクランクシャフトやカムシャフト等の回転角度を検出する回転角度セン

サを廃することができ、部品点数及びコストの削減を図ることができる。

さらに、吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量の測定とその吸気量に応じた燃料噴射とを内燃機関の一サイクル内で行うことができ、リアルタイムに燃料噴射量の最適化を行うことができる。

【0036】

請求項2に記載した発明によれば、絞り弁の開き始めであっても内燃機関内に吸入される空気量のみを測定又は推測することが可能となり、全ての分岐管に各々吸気流量センサを配置した場合と比較して大幅なコストダウンを図りつつ燃料噴射量の最適化を図ることができる。そして、混合気の燃焼効率を高め、内燃機関の応答性及び燃費を向上させることができる。

また、各空気流量センサとクランクシャフトやカムシャフト等の回転角度センサと併用することで、各気筒に正確なタイミングで燃料噴射を行うことが可能となると共に、吸気量の測定とその吸気量に応じた燃料噴射とを内燃機関の一サイクル内で行うことによりリアルタイムに燃料噴射量の最適化を行うことが可能となる。

【0037】

請求項3に記載した発明によれば、集合管にも空気流量センサを設けたことで、空気流量センサ設置気筒以外の気筒の吸気量をより正確に推測することができる。

【0038】

請求項4に記載した発明によれば、空気流量センサの数を一つとすることで大幅なコストダウンを図りつつ各気筒の吸気の立ち上がり及び吸気の立ち下がりとを捕らえることができるため、吸気の立ち上がりに基づき各気筒に正確なタイミングで燃料噴射を行うことができると共に、各気筒の吸気が開始した時点から吸気が終了する直前までの吸気量の測定とその吸気量に応じた燃料噴射とを内燃機関の一サイクル内で行う、つまりリアルタイムで燃料噴射量の最適化を行うことができる。したがって、混合気の燃焼効率を高め、内燃機関の応答性及び燃費を向上させることができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 この発明の実施の形態における内燃機関の構成図である。

【図2】 第一の実施の形態における吸気マニホールドと空気流量センサの配置とを示す説明図である。

【図3】 第二の実施の形態における吸気マニホールドと空気流量センサの配置とを示す説明図である。

【図4】 第三の実施の形態における吸気マニホールドと空気流量センサの配置とを示す説明図である。

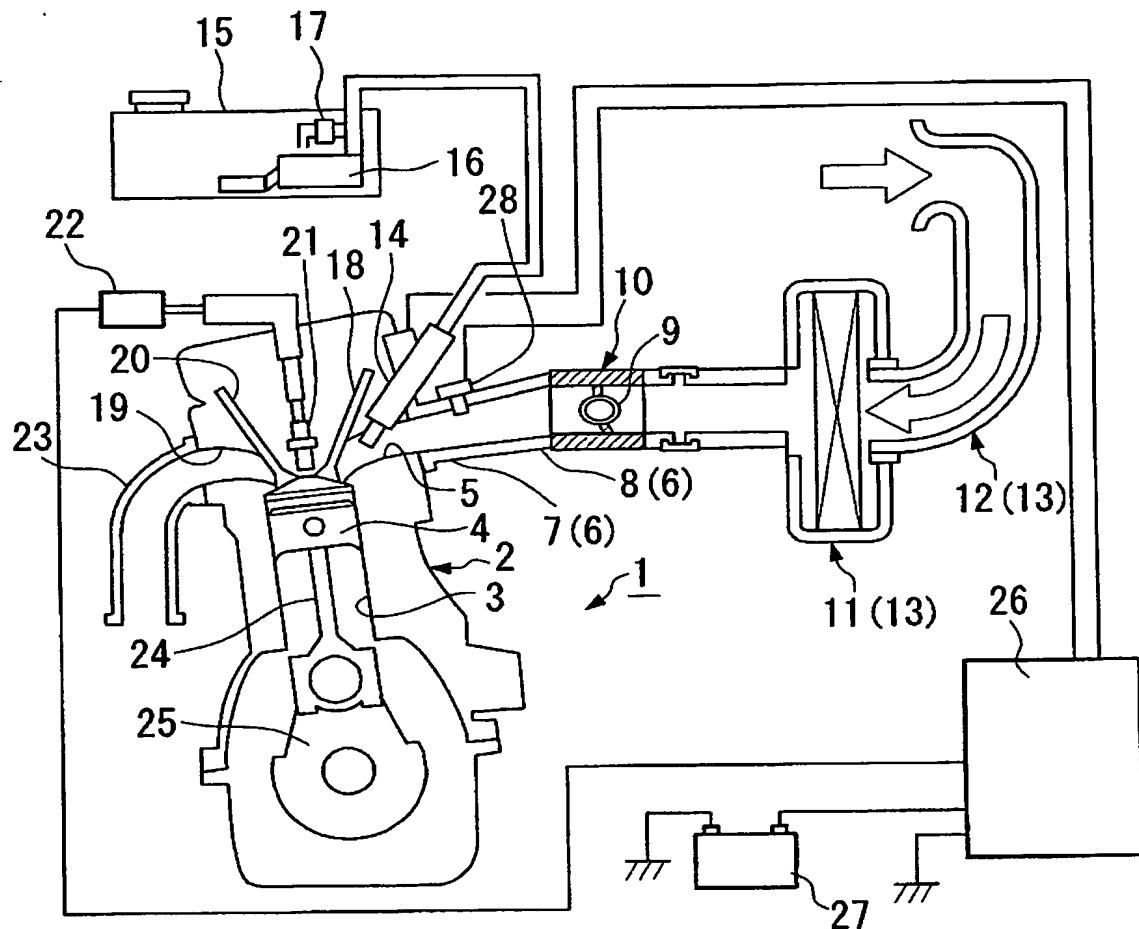
【図5】 第四の実施の形態における吸気マニホールドと空気流量センサの配置とを示す説明図である。

【符号の説明】

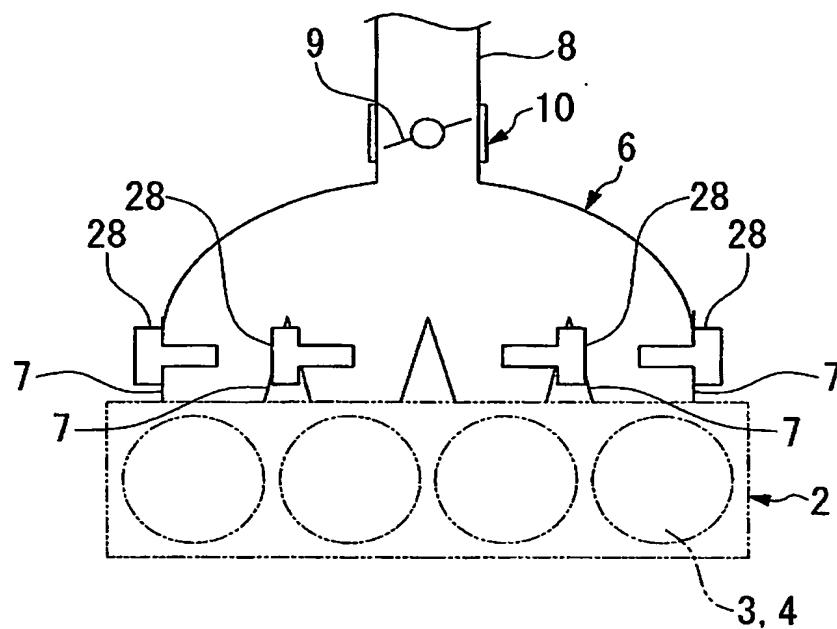
- 1 エンジン（内燃機関）
- 6 吸気マニホールド
- 7 分岐管
- 8 集合管
- 9 スロットルバルブ（絞り弁）
- 10 スロットルボディ
- 28 エアフローメータ（空気流量センサ）
- 8' 延長部

【書類名】 図面

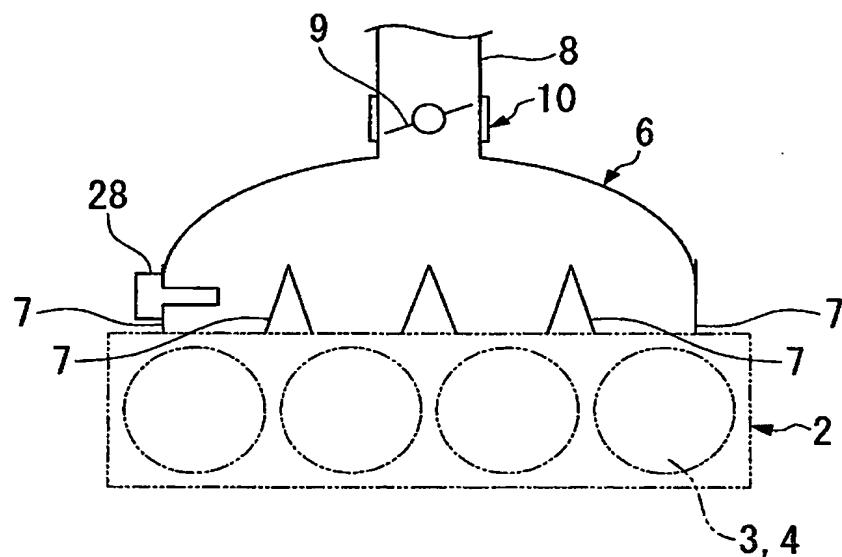
【図1】



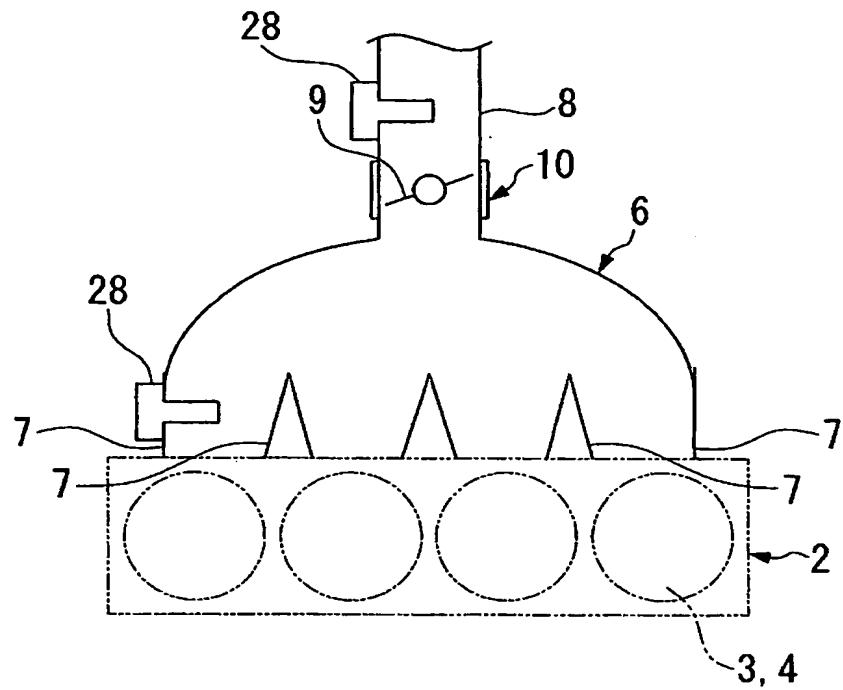
【図2】



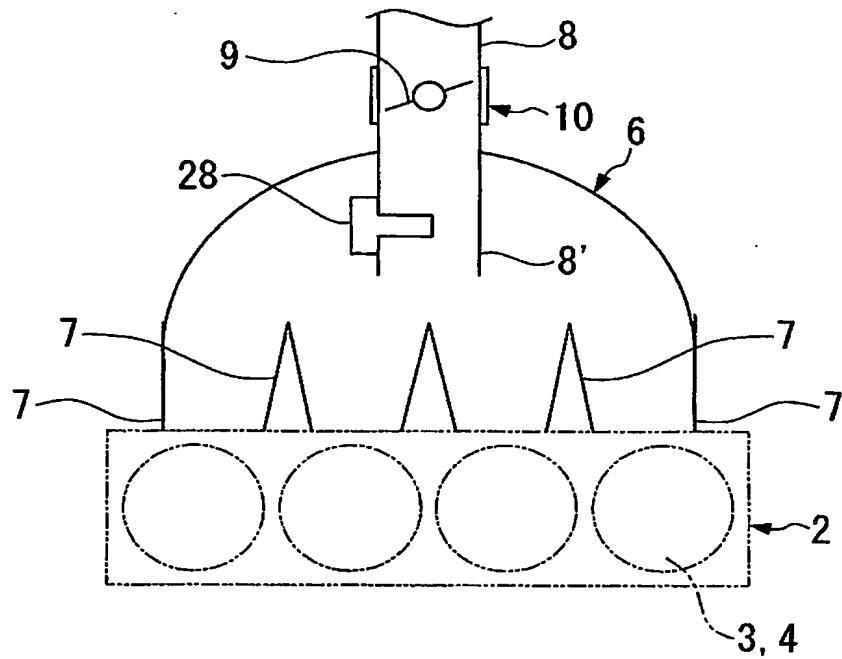
【図3】



【図4】



【図5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 スロットルバルブの開き始めでも吸気量を精度良く測定して最適な燃料噴射を可能とする内燃機関の吸気装置を提供する。

【解決手段】 内燃機関に接続される複数の分岐管7とスロットルボディ10が接続される集合管8とを有する吸気マニホールド6を備え、スロットルボディ10のスロットルバルブ9により前記内燃機関に吸入される空気量を調整し、該空気量に応じて燃料の噴射量を調整する内燃機関の吸気装置において、吸気マニホールド6の各分岐管8に前記内燃機関に吸入される空気量を検出するエアフローメータ28を設けたことを特徴とする。

【選択図】 図2

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2003-114093
受付番号	50300646922
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成 15 年 4 月 21 日

<認定情報・付加情報>

【特許出願人】

【識別番号】	000141901
【住所又は居所】	東京都新宿区西新宿一丁目 26 番 2 号
【氏名又は名称】	株式会社ケーピン

【代理人】

【識別番号】	100064908
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 OR ビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	志賀 正武

【選任した代理人】

【識別番号】	100108578
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 OR ビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	高橋 詔男

【選任した代理人】

【識別番号】	100101465
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 OR ビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	青山 正和

【選任した代理人】

【識別番号】	100094400
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 OR ビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	鈴木 三義

【選任した代理人】

【識別番号】	100107836
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 OR ビル 志賀国際特許事務所

次頁有

認定・付加情報 (続き)

【氏名又は名称】 西 和哉

【選任した代理人】

【識別番号】 100108453

【住所又は居所】 東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビル
志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】 村山 靖彦

次頁無

出証特2004-3045075

特願 2003-114093

出願人履歴情報

識別番号 [000141901]

1. 変更年月日 2002年 9月17日

[変更理由] 住所変更

住 所 東京都新宿区西新宿一丁目26番2号
氏 名 株式会社ケーヒン